



An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie-IV/ST1  
(Kraffahrwesen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

ds/stm  
Ihr Ansprechpartner: Dr. Stefan Mann  
Telefon: 01/89121-251 DW  
Telefax: 281 DW  
E-Mail: stefan.mann@arboe.at

per E-Mail an:  
st1@bmvit.gv.at  
in Kopie an:  
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at;  
wilhelm.kast@bmvit.gv.at

Wien, 24.10.2016

**Betrifft: 34. KFG-Novelle (GZ. BMVIT- 170.031/0004-IV/ST1/2016)**

Sehr geehrter Herr Dr. Wilhelm Kast,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraffahrgesetz 1967 geändert werden soll (34. KFG-Novelle), Stellung nehmen zu können.

Für den ARBÖ als Interessensvertretung mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Auto-, Motor- und Radfahrer sind die Auswirkungen auf diese Verkehrsteilnehmer von zentraler Bedeutung. Daher danken wir ausdrücklich dafür, dass trotz anderer Überprüfungsfristen im Rahmen der regelmäßigen Begutachtungen, Österreich bei dem bewährten System von 3-2-1 Jahren mit der gewohnten Toleranzfrist bleibt.

Dieses System hat sich in Österreich bewährt und hat dazu beigetragen, dass Verkehrsunfälle aufgrund technischer Mängel mit den in Österreich zugelassenen Fahrzeugen kein gravierendes Problem mehr darstellen.

Änderungen, die in diesem Zusammenhang in den Bereich von Taxi, Rettungs- und Krankentransportfahrzeugen und dergleichen erfolgen, erscheinen mit der vorgeschlagenen Variante der Vorverlegung der Begutachtungsfrist sachlich gerechtfertigt und zweckmäßig.

Im Einzelnen erscheinen uns beim übermittelten Entwurf einer 34. KFG-Novelle folgende Punkte diskussionswürdig:

Zu Z 35 (§44a KFG):

Der ARBÖ ersucht hinsichtlich der geplanten Möglichkeit der Aussetzung der Zulassung bzw. der Abnahme der Kennzeichen Augenmaß walten zu lassen und dies nur als letzte Möglichkeit zu nutzen. Insbesondere möge die Behörde auch die in Artikel 3a der Richtlinie 1999/37/EG in der Fassung der Richtlinie 2014/46/EU vorgesehenen Erleichterungen, wie zum Beispiel der Erlaubnis öffentliche Straßen zu benutzen, um zum Zweck einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung von einer Werkstatt zu einer Prüfstelle zu gelangen, vorsehen und anwenden.

Zu Z 40 KFG:

Die neue Regelung betreffend der Frist von längstens zwei Monaten für die Weiterverwendung eines Fahrzeuges mit schweren Mängeln, ist eine Klarstellung hinsichtlich in der Praxis immer wieder auftretender Fälle und wird daher von uns im Sinne der Sicherheit ausdrücklich begrüßt.

Zu Z 44 (§57c Abs. 4b und 4c KFG):

Die vorgeschlagene Vorgehensweise, dass im Falle eines Gutachtens mit Gefahr in Verzug die Behörde aktiv an der Begutachtungsplakettendatenbank verständigt wird, sollte nochmals im Expertenkreis evaluiert werden. Im Sinne der Verkehrssicherheit wird somit möglichst unmittelbar auf die Gefahr von technischen Mängeln im Straßenverkehr und somit auf die Gefahr von daraus entstehenden Verkehrsunfällen reagiert. Im Sinne der betroffenen Autofahrer ist aber ein vorzeitiges Einstufen als einen Mangel mit Gefahr in Verzug mit erheblichen (auch finanziellen) Aufwendungen verbunden, ein ungerechtfertigtes Einstufen eines Mangels als Gefahr in Verzug ist daher für diese Zulassungsbesitzer äußerst ungünstig. Eine Interessenabwägung wird zwar der Sicherheit Vorzug zu geben sein, dennoch sind die begutachtenden Stellen aufgefordert dieses Instrument nicht überschießend zu nutzen.

Zu Z 47 (§58a Abs. 8 KFG):

Der in Abs. 8 verwendete unbestimmte Gesetzesbegriff „vernünftige Frist“ sollte nicht nur der Interpretation der Gerichte obliegen, sondern bereits im Gesetzestext zumindest etwas konkretisiert werden.

Zu Z 72 (§134 Abs. 3c und 3d KFG)

Es mag richtig sein, dass Übertretungen durch Verkehrsüberwachungsgeräte wie etwa Section Control, Radar, Abstandsmesser oder Rotlichtüberwachung dokumentiert werden, aufgrund von Beweisverwertungsverböten aber nicht geahndet werden können. Dennoch hat der Gesetzgeber diese Beweisverwertungsverböte bisher nicht zu Unrecht vorgesehen.

Es geht nicht darum, möglichst viele Strafen auszusprechen oder den Bürgern ein Gefühl von „Big brother is watching you“ zu vermitteln, sondern darum die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wenn also der Gesetzgeber im § 134 Abs. 3c und 3d KFG in Verbindung mit § 102 Abs. 3 5 Satz StVO eine Anhaltung etwa bei einem Verstoß gegen ein Handyverbot vorsieht, dann dient dies zum einen der Beweissicherung und zum anderen auch der Verkehrserziehung. Es ist richtig, dass Ablenkung eine wesentliche Gefahrenquelle für Verkehrsunfälle ist, dennoch wird der erzieherische Wert dann am besten erreicht, wenn die Autofahrer unmittelbar nach dem Verstoß angehalten und auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht werden.

Die geplante Abschaffung der Beweisverwertungsverböte für Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung, unerlaubte Personenbeförderung, Nichtanlegen des Sicherheitsgurts, mangelnde Kindersicherung, Nichttragen eines Schutzhelmes und Beförderung einer

unzulässigen Anzahl von Personen auf einem Motorrad oder Motorfahrrad wird vom ARBÖ als gesellschaftspolitisch problematisch angesehen. Verkehrssicherheit ist vor allem durch Aufklärung zu erreichen.

Aufgrund der leichteren Lesbarkeit wurde in der vorliegenden Stellungnahme auf geschlechtsneutrale Formulierungen verzichtet. Selbstverständlich wenden sich alle geschlechtsspezifischen Begriffe im gleichen Sinne an Frauen wie Männer.

Wir ersuchen im Namen des ARBÖ um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen,



KommR Mag. Gerald Kumrig  
Generalsekretär



Dr. Stefan Mann  
Leiter Rechtsabteilung